

66376-327-7



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Application of:) PATENT
Peter SCHOEGGL)
Serial No.: 10/619,547) GROUP:
Filed: July 16, 2003)
METHOD FOR SIMULATING THE) EXAMINER:
DRIVING BEHAVIOR OF VEHICLES)
* * * * *

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

January 15, 2004

Sir:

The applicant herewith submits a certified copy of Austrian Patent Application No. A 1103/2002, filed 19 July 2002, which is the priority document for this application.

Respectfully submitted,

DYKEMA GOSSETT PLLC

By:


Richard H. Tushin
Registration No. 27,297
Franklin Square, Third Floor West
1300 I Street N.W.
Washington, DC 20005-3353
(202) 906-8600





ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT
A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

Kanzleigebühr € 13,00
Gebührenfrei
gem. § 14, TP 1. Abs. 3
Geb. Ges. 1957 idgF.

Aktenzeichen **A 1103/2002**

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

**die Firma AVL LIST GMBH
in A-8020 Graz, Hans-List-Platz 1
(Steiermark),**

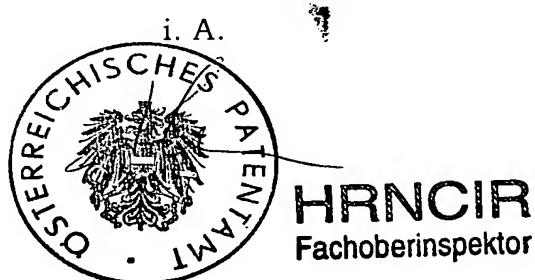
am **19. Juli 2002** eine Patentanmeldung betreffend

**"Verfahren und Vorrichtung zur Simulation des Fahrverhaltens von
Fahrzeugen",**

überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Patentanmeldung überreichten Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

Österreichisches Patentamt
Wien, am 2. Juli 2003

Der Präsident:





A1-103/2002

(51) Int. Cl. :

AT PATENTSCHRIFT

(11) Nr.

Urtext

(Bei der Anmeldung sind nur die eingerahmten Felder auszufüllen - bitte fett umrandete Felder unbedingt ausfüllen!)

(73) Patentinhaber:

**AVL LIST GMBH
in Graz (AT)**

(54) Titel:

**Verfahren und Vorrichtung zur Simulation des Fahrverhaltens von
Fahrzeugen**

(61) Zusatz zu Patent Nr.

(66) Umwandlung von

(62) gesonderte Anmeldung aus (Teilung):

(30) Priorität(en):

(72) Erfinder:

(22)(21) Anmeldetag, Aktenzeichen:

19. Juli 2002,

(60) Abhängigkeit:

(42) Beginn der Patentdauer:

Längste mögliche Dauer:

(45) Ausgabetag:

(56) Entgegenhaltungen, die für die Beurteilung der Patentierbarkeit in Betracht gezogen wurden:

112

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Simulation des Fahrverhaltens von Fahrzeugen auf einem Prüfstand, bei dem der Motor des Fahrzeugs auf dem Prüfstand an eine elektronisch steuerbare Bremsvorrichtung angekoppelt wird und ein erstes Simulationsmodell Simulationswerte von Variablen berechnet, die den Fahrzustand des Fahrzeugs darstellen, indem die Reaktion des Fahrzeugs auf das Verhalten des Motors und die unmittelbar zuvor bestimmten Werte der Variablen berechnet wird, wobei aufgrund der am Prüfstand gemessenen Werte für messbare Variable, wie Motordrehzahl und Motordrehmoment und der mit dem Simulationsmodell daraus berechneten Werte für nicht messbare Variable, wie die Fahrzeuggeschwindigkeit o. dgl., mindestens eine Bewertungsgröße bestimmt wird.

Es ist bekannt, das Verhalten von Kraftfahrzeugen auf Prüfständen zu simulieren, da auf diese Weise eine wesentlich schnellere, effizientere und kostengünstigere Untersuchung des Verhaltens eines Kraftfahrzeugs möglich ist, als bei Tests am realen Fahrzeug auf der Straße. Da jedoch am Prüfstand nur wenige Variable direkt gemessen werden können, nämlich hauptsächlich die Motordrehzahl und das Motordrehmoment, ist es erforderlich, über ein Simulationsmodell die übrigen, nicht messbaren Variablen zu berechnen. In das Simulationsmodell gehen die relevanten Merkmale des simulierten Kraftfahrzeugs ein, wie etwa Masse, Luftwiderstand, Übersetzungsverhältnisse im Antriebsstrang, Elastizitäten im Antriebsstrang und viele andere. Mit einem sorgfältig erstellten und anhand eines realen Fahrzeugs kalibrierten Simulationsmodell können in einfacher Weise realitätsnahe und zuverlässige Aussagen über das Verhalten des realen Fahrzeugs unter verschiedenen Bedingungen gewonnen werden. Das Resultat der Versuche am Prüfstand wird in der vorliegenden Beschreibung allgemein als Bewertungsgröße bezeichnet. Je nach der konkreten Aufgabenstellung der Prüfstandssimulation kann eine große Vielzahl von Bewertungsgrößen bestimmt werden. Solche Bewertungsgrößen sind z.B. der Kraftstoffverbrauch in bestimmten Situationen oder bei bestimmten Fahrzyklen, bestimmte Arten von Abgasemission oder etwa die Amplitude von Ruckelschwingungen zufolge der Durchführung bestimmter Fahrmanöver. Es ist auch möglich, komplexere Bewertungsgrößen wie etwa Fahrbarkeitsindizes oder dergleichen zu verwenden.

Es hat sich nun herausgestellt, dass auch bei bestmöglicher Ausbildung des Simulationsmodells für das Fahrzeug nicht in allen Fällen die Möglichkeit besteht, eine Bewertungsgröße so genau und zuverlässig zu bestimmen, dass eine zutreffende Aussage über das simulierte Fahrzeug möglich ist. Insbesondere betrifft dies transiente Phänomene mit höheren Frequenzen, was dadurch bedingt ist,

dass die verfügbaren Prüfstände eine größere Trägheit aufweisen als der Antriebsstrang eines Kraftfahrzeugs.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, diesen Nachteil zu vermeiden und ein Verfahren anzugeben, mit dem auch höherfrequente oder schlagartig auftretende Phänomene entsprechend abgebildet werden können.

Erfindungsgemäß ist in einer ersten Ausführungsvariante der Erfindung vorgesehen, dass in einem weiteren Simulationsmodell höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet werden und in Überlagerung mit den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße berücksichtigt werden. Grundgedanke dieser Ausführungsvariante ist, dass der Prüfstand selbst in herkömmlicher Weise betrieben wird, jedoch für die Berechnung der Bewertungsgröße ein zusätzliches Simulationsmodell verwendet wird, bei dem den an sich messbaren Variablen, die nicht in Realität nachvollziehbaren höherfrequenten Schwankungen überlagert werden. Ein Anwendungsgebiet der Erfindung liegt beispielsweise darin, dass Schläge im Antriebsstrang, die durch stoßartige Momentenbelastung verursacht sind, entsprechend abgebildet werden können, obgleich der Prüfstand aufgrund seiner mangelnden Dynamik nicht dazu geeignet ist, die zugehörigen Schwankungen der Motordrehzahl und des Motormoments korrekt nachzuvollziehen. Bei der Bewertung wird jedoch die Auswirkung eines sogenannten Lastschlages entsprechend berücksichtigt, wobei auch abgeleitete Variable, wie etwa das Innengeräusch entsprechend berücksichtigt werden können.

In einer besonders begünstigten Ausführungsvariante der Erfindung ist vorgesehen, dass der Motor von einer elektronischen Steuerungseinrichtung gesteuert ist, die der des realen Fahrzeugs entspricht und dass die Steuerungseinrichtung mit den am Prüfstand gemessenen Werten für messbare Variable und mit den in dem ersten Simulationsmodell berechneten Werten für nicht messbare Variable versorgt wird. Insbesondere ist es dabei vorteilhaft, wenn die Steuerungseinrichtung adaptiv ist und dass zur Adaption die Bewertungsgröße herangezogen wird. Moderne Motoren werden von einer solchen elektronischen Steuerungseinrichtung gesteuert, die auf der Basis von Kennfeldern arbeitet und auf vielfältige Weise in das Management des Motors eingreift, indem beispielsweise der Einspritzzeitpunkt und die Einspritzmenge festgelegt werden. Bei sogenannten adaptiven Steuerungseinrichtungen sind die verwendeten Kennfelder nicht unveränderbar festgelegt, sondern werden im Zeitablauf in Abhängigkeit von verschiedenen Bewertungsgrößen langsam verändert, um beispielsweise Änderungen durch Verschleiß auszugleichen. Es hat sich herausgestellt, dass es für den laufenden Betrieb der Steuerungseinrichtung durchaus ausreicht, die Originalwerte der gemessenen Variablen und die übrigen Werte aus dem ersten Simula-

tionsmodell zu verwenden. Für die Adaption der Steuerungseinrichtung ist es jedoch sehr vorteilhaft, auch die höherfrequenten Schwankungen zu berücksichtigen, die in erfindungsgemäßer Weise im weiteren Simulationsmodell durch Überlagerung gewonnen werden. Auf diese Weise kann die Adaption der Motorsteuerungseinrichtung so vorgenommen werden, dass nach mehrmaligem Auftreten von Lastschlägen eine Änderung der Kennfelder in einer Weise erfolgt, die ein solches Phänomen in Hinkunft unterbindet.

In einer weiteren alternativen Ausführungsvariante des erfindungsgemäßen Verfahrens ist vorgesehen, dass in dem Simulationsmodell höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet werden und in Überlagerung mit den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße berücksichtigt werden. Im Unterschied zu der oben beschriebenen Ausführungsvariante werden hier auch für die Steuerung des Prüfstandes die mit den höherfrequenten Änderungen angereicherten Werte der Variablen verwendet, so dass eine Vereinfachung des Aufbaus möglich ist. Man macht sich bei dieser Ausführung die Tatsache zunutze, dass der Prüfstand aufgrund seiner Trägheit praktisch selbsttätig die höherfrequenten Anteile herausfiltert, so dass eine Interferenz nicht oder im geringen Ausmaß auftritt. Um die Gefahr eines solchen Phänomens weiter zu verringern, kann vorgesehen sein, dass die für die Steuerung des Prüfstands verwendeten Werte der Variablen einer Tiefpassfilterung unterzogen werden.

Weiters betrifft die vorliegende Erfindung einen Prüfstand zur Simulation des Fahrverhaltens von Fahrzeugen, mit einer Bremsvorrichtung, an die der Motor des Fahrzeugs anzukoppeln ist, mit Messgeräten für messbare Variable, wie Motordrehzahl und Motordrehmoment und mit einer elektronischen Prüfstandssteuerungseinrichtung zur Steuerung der Bremsvorrichtung, in der ein erstes Simulationsmodell gespeichert ist, das Simulationswerte von Variablen berechnet, die den Fahrzustand des Fahrzeugs darstellen, indem die Reaktion des Fahrzeugs auf das Verhalten des Motors und die unmittelbar zuvor bestimmten Werte der Variablen berechnet wird, wobei eine Bewertungseinheit vorgesehen ist, die aufgrund der am Prüfstand gemessenen Werte und der mit dem Simulationsmodell daraus berechneten Werte für nicht messbare Variable, wie die Fahrzeuggeschwindigkeit o. dgl., mindestens eine Bewertungsgröße berechnet.

Erfindungsgemäß ist vorgesehen, dass eine Überlagerungseinheit vorgesehen ist, in der ein weiteres Simulationsmodell gespeichert ist, das höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet und den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße überlagert.

Gemäß einer Ausführungsvariante ist die Überlagerungseinheit adaptiv und dient direkt zur Ansteuerung der elektronischen Prüfstandssteuerungseinrichtung und/oder der Bremsvorrichtung.

Das erfindungsgemäße Verfahren und die erfindungsgemäße Vorrichtung sind auch anwendbar um beispielsweise höherfrequente Schwankungen zu berücksichtigen, die aufgrund von Schlupfregelungsprogrammen oder dergleichen verursacht werden, die in modernen Kraftfahrzeugen eingebaut sind.

Ein wesentlicher Grundgedanke der Erfindung besteht darin, dass im Gegensatz zu bekannten Verfahren und Vorrichtungen die starre Verknüpfung der Motordrehzahl mit der Geschwindigkeit des Fahrzeugkörpers aufgehoben wird und somit ein zusätzlicher Freiheitsgrad in das System eingeführt wird, der durch das weitere Simulationsmodell abgedeckt wird. Auf diese Weise ist es möglich auch hochfrequente Phänomene entsprechend abzubilden und zu berücksichtigen, die aufgrund der Trägheit des Prüfstandes ansonsten nicht darstellbar wären.

In der Folge wird die Erfindung anhand der in den Figuren dargestellten Ausführungsbeispiele näher erläutert.

Es zeigen Fig. 1 eine erste Ausführungsvariante der Erfindung in einem schematischen Blockdiagramm, Fig. 2 ein Detail einer weiteren Ausführungsvariante der Erfindung und Fig. 3 ein Diagramm, das den am Prüfstand gemessenen Verlauf der Motordrehzahl und den in der Überlagerungseinheit berechneten Verlauf der Drehzahl gegenüberstellt.

Das Blockdiagramm von Fig. 1 zeigt einen Motor 1, der als Brennkraftmaschine mit innerer Verbrennung ausgebildet ist und auf einem Prüfstand an eine elektrische Bremsvorrichtung 2 angeschlossen ist. An der Motorwelle wird über Messgeräte 3 die Motordrehzahl n und das Motordrehmoment M gemessen. Eine Prüfstandsteuerungseinrichtung 4 dient dazu, den Prüfstand so zu steuern, dass Motordrehzahl n und Motordrehmoment M möglichst den entsprechenden Werten an einem realen Fahrzeug unter den simulierten Bedingungen entsprechen. Zu diesem Zweck ist ein Simulationsmodell 5 vorgesehen, das Teil der Prüfstandssteuerungseinrichtung 4 ist und in dieser softwaremäßig installiert ist. Die Prüfstandssteuerungseinrichtung 4 steht bidirektional mit der Bremsvorrichtung 2 in Verbindung und wird von den Messgeräten 3 mit den entsprechenden Messwerten versorgt. Das erste Simulationsmodell 5 kann aus Teilmodellen bestehen, wie etwa einem Modell des Antriebsstranges, einem Modell der Aufhängung, einem aerodynamischen Modell usw. Durch die Prüfstandssteuerungseinrichtung 4 werden unter Verwendung des ersten Simulationsmodells 5 sämtliche Variablen berechnet, die für den Betrieb der Simulation erforderlich sind. So werden bei-

spielsweise die nicht direkt messbaren Variablen, wie Fahrzeuggeschwindigkeit v , berechnet, um diese in eine Steuerungseinrichtung 6 einzugeben, die den Motor 1 steuert. Bei dieser Steuerungseinrichtung 6 handelt es sich um die gleiche Steuerungseinrichtung, wie sie auch im realen Fahrzeug zur Steuerung des Motors 1 vorgesehen ist. Falls erforderlich müssen von der Prüfstandssteuerungseinrichtung 4 auch sämtliche Sensorsignale, wie z.B. des Lenkwinkelsensors oder von Neigungssensoren berechnet und simuliert werden, da diese am Prüfstand sonst nicht zur Verfügung stehen. Weiters werden von der Prüfstandssteuerungseinrichtung 4 Messwerte bzw. berechnete Werte an eine Bewertungseinheit 7 ausgegeben, die die Werte berechnet, die als Ergebnis der Simulation benötigt werden. Teil der Bewertungseinheit 7 ist eine Überlagerungseinheit 8, in der die simulierte Drehzahl n_{sim} gemäß folgender Gleichung 1 aus der gemessenen Drehzahl n_m berechnet wird:

$$n_{sim} = n_m + \Delta n \quad (1)$$

In analoger Weise wird das simulierte Motormoment M_{sim} nach der folgenden Formel 2 berechnet:

$$M_{sim} = M_m + \Delta M \quad (2)$$

Bei Δn und ΔM handelt es sich um die berechneten höherfrequenten Anteile mit einer Frequenz von beispielsweise mehr als 8 Hz. Bei der Abstimmung der Überlagerungseinheit 8 muss die Berechnung von Δn und ΔM so vorgenommen werden, dass die untere Grenzfrequenz gleich der oberen Grenzfrequenz des Prüfstandes ist. Teil der Überlagerungseinheit 8 ist ein weiteres Simulationsmodell 9, das zur Berechnung dieser Werte Δn und ΔM dient.

Bei der Ausführungsvariante von Fig. 2 ist in der Prüfstandssteuerungseinrichtung 4 ein allgemeines Simulationsmodell 15 enthalten. Dieses Simulationsmodell 15 steht mit einer Überlagerungseinheit 8 in Wechselwirkung, die die höherfrequenten Anteile der Drehzahl und des Moments berechnet und an das Simulationsmodell 15 zurückgibt.

In Fig. 3 ist in einem Diagramm die Motordrehzahl n über der Zeit t mit einer durchgezogenen Linie 20 dargestellt. Die unterbrochene Linie 21 stellt dabei den gemessenen Wert n_m dar, der durch die Messgeräte 3 ermittelt wird. In dem Simulationsmodell 9 der Überlagerungseinheit 8 wird Δn berechnet, das durch die Linie 22 dargestellt ist. Durch Addition von n_m und Δn ergibt sich n_{sim} gemäß Kurve 20.

P A T E N T A N S P R Ü C H E

1. Verfahren zur Simulation des Fahrverhaltens von Fahrzeugen auf einem Prüfstand, bei dem der Motor (1) des Fahrzeugs auf dem Prüfstand an eine elektronisch steuerbare Bremsvorrichtung (2) angekoppelt wird und ein erstes Simulationsmodell (5) Simulationswerte von Variablen berechnet, die den Fahrzustand des Fahrzeugs darstellen, indem die Reaktion des Fahrzeugs auf das Verhalten des Motors (1) und die unmittelbar zuvor bestimmten Werte der Variablen berechnet wird, wobei aufgrund der am Prüfstand gemessenen Werte für messbare Variable, wie Motordrehzahl (n) und Motordrehmoment (M) und der mit dem Simulationsmodell (5) daraus berechneten Werte für nicht messbare Variable, wie die Fahrzeuggeschwindigkeit (v) o. dgl., mindestens eine Bewertungsgröße (w) berechnet wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass in einem weiteren Simulationsmodell (9) höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet werden und in Überlagerung mit den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße berücksichtigt werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Simulationswerte, die in dem ersten Simulationsmodell (5) aufgrund der am Prüfstand tatsächlich gemessenen Werte für messbare Variable berechnet werden, dazu verwendet werden, den Prüfstand anzusteuern, jedoch die in dem weiteren Simulationsmodell (9) berechneten Simulationswerte ausschließlich für die Berechnung der Bewertungsgröße verwendet werden, indem den am Prüfstand gemessenen Werte für messbare Variable die berechneten höherfrequenten Änderungen überlagert werden.
3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Motor von einer elektronischen Steuerungseinrichtung (6) gesteuert ist, die der des realen Fahrzeugs entspricht und dass die Steuerungseinrichtung (6) mit den am Prüfstand gemessenen Werten für messbare Variable und mit den in dem ersten Simulationsmodell (5) berechneten Werten für nicht messbare Variable versorgt wird.
4. Verfahren nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Steuerungseinrichtung (6) adaptiv ist und dass zur Adaption die Bewertungsgröße (w) herangezogen wird.
5. Verfahren zur Simulation des Fahrverhaltens von Fahrzeugen auf einem Prüfstand, bei dem der Motor (1) des Fahrzeugs auf dem Prüfstand an eine elektronisch steuerbare Bremsvorrichtung (2) angekoppelt wird und ein Simulationsmodell (15) Simulationswerte von Variablen berechnet, die den

Fahrzustand des Fahrzeugs darstellen, indem die Reaktion des Fahrzeugs auf das Verhalten des Motors (1) und die unmittelbar zuvor bestimmten Werte der Variablen berechnet wird, wobei aufgrund der am Prüfstand gemessenen Werte für messbare Variable, wie Motordrehzahl (n) und Motordrehmoment (m) und der mit dem Simulationsmodell daraus berechneten Werte für nicht messbare Variable, wie die Fahrzeuggeschwindigkeit (v) o. dgl., mindestens eine Bewertungsgröße (w) berechnet wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass in dem Simulationsmodell (15) höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet werden und in Überlagerung mit den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße (w) berücksichtigt werden.

6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die für die Steuerung des Prüfstands verwendeten Werte der Variablen einer Tiefpassfilterung unterzogen werden.
7. Prüfstand zur Simulation des Fahrverhaltens von Fahrzeugen, mit einer Bremsvorrichtung (2), an die der Motor (1) des Fahrzeugs anzukoppeln ist, mit Messgeräten (3) für messbare Variable, wie Motordrehzahl (n) und Motordrehmoment (M) und mit einer elektronischen Prüfstandssteuerungseinrichtung (4) zur Steuerung der Bremsvorrichtung (2), in der ein erstes Simulationsmodell (5) gespeichert ist, das Simulationswerte von Variablen berechnet, die den Fahrzustand des Fahrzeugs darstellen, indem die Reaktion des Fahrzeugs auf das Verhalten des Motors (1) und die unmittelbar zuvor bestimmten Werte der Variablen berechnet wird, wobei eine Bewertungseinheit (7) vorgesehen ist, die aufgrund der am Prüfstand gemessenen Werte und der mit dem Simulationsmodell daraus berechneten Werte für nicht messbare Variable, wie die Fahrzeuggeschwindigkeit (v) o. dgl., mindestens eine Bewertungsgröße (w) berechnet, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Überlagerungseinheit (8) vorgesehen ist, in der ein weiteres Simulationsmodell (9) gespeichert ist, das höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen (n, M) berechnet und den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße (w) überlagert.
8. Prüfstand nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Überlagerungseinheit (8) adaptiv ist und direkt zur Ansteuerung der elektronischen Prüfstandssteuerungseinrichtung (4) und/oder der Bremsvorrichtung (2) dient.
9. Prüfstand nach Anspruch 7 oder 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Überlagerungseinheit (8) in der Bewertungseinheit (7) vorgesehen ist.

10. Prüfstand nach Anspruch 7 oder 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Überlagerungseinheit (8) in der Prüfstandssteuerungseinrichtung (4) vorgesehen ist.
11. Prüfstand nach einem der Ansprüche 7 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine elektronische Steuerungseinrichtung (6) zur Steuerung des Motors (1) vorgesehen ist, die der des realen Fahrzeugs entspricht und die mit dem dass die Steuerungseinrichtung mit den am Prüfstand gemessenen Werten für messbare Variable und mit der Prüfstandssteuerungseinrichtung (4) verbunden ist, um mit den Messwerten für messbare Variable und den in dem ersten Simulationsmodell (5) berechneten Werten für nicht messbare Variable versorgt zu werden.
12. Prüfstand nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Steuerungseinrichtung (6) adaptiv ist und dass zur Adaption die Bewertungsgröße herangezogen wird.

2002 07 19
Ba/Sc

Patentanwalt
Dipl.-Ing. Mag. Michael Babeluk
A-1150 Wien, Mariahilfer Gürtel 39/17
Tel.: (+43 1) 892 89 33-0 Fax: (+43 1) 892 89 333
e-mail: patent@babeluk.at

Z U S A M M E N F A S S U N G

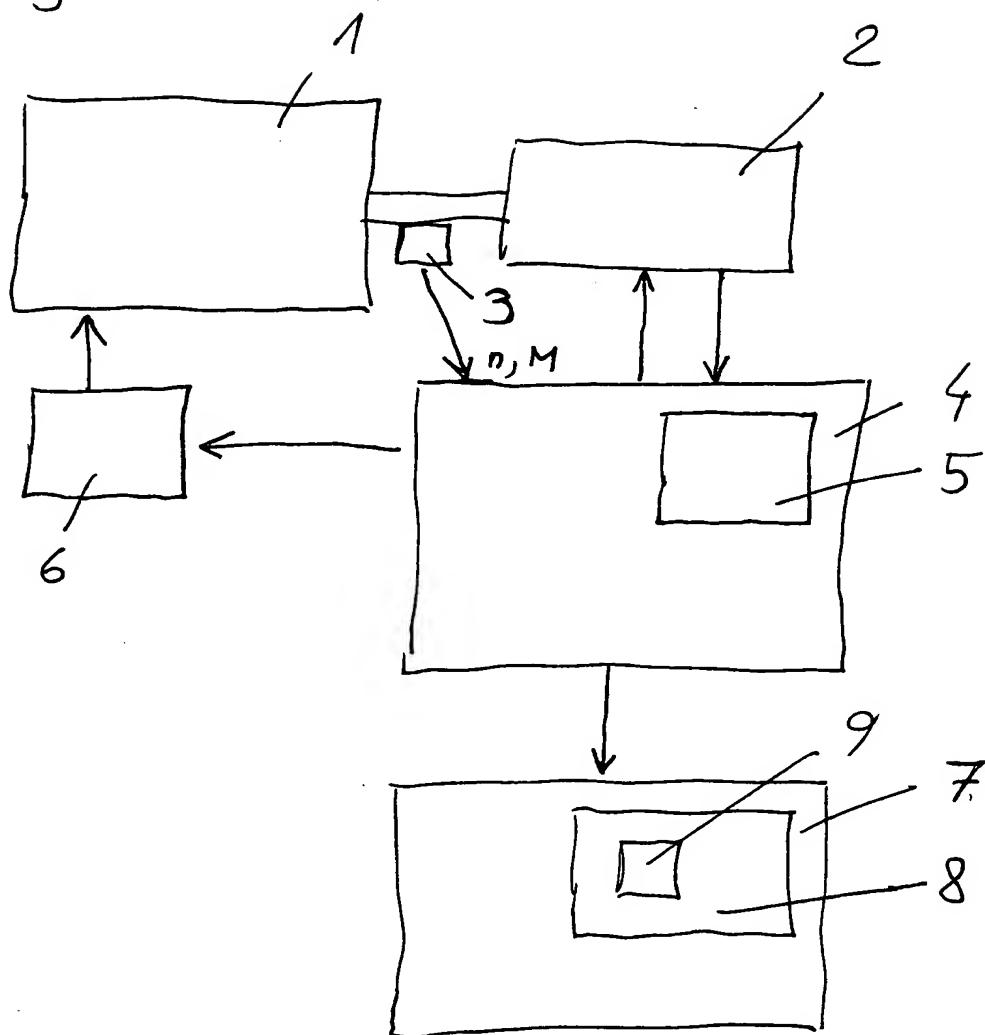
Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Simulation des Fahrverhaltens von Fahrzeugen auf einem Prüfstand, bei dem der Motor (1) des Fahrzeugs auf dem Prüfstand an eine elektronisch steuerbare Bremsvorrichtung (2) angekoppelt wird und ein erstes Simulationsmodell (5) Simulationswerte von Variablen berechnet, die den Fahrzustand des Fahrzeugs darstellen, indem die Reaktion des Fahrzeugs auf das Verhalten des Motors (1) und die unmittelbar zuvor bestimmten Werte der Variablen berechnet wird, wobei aufgrund der am Prüfstand gemessenen Werte für messbare Variable, wie Motordrehzahl (n) und Motordrehmoment (M) und der mit dem Simulationsmodell (5) daraus berechneten Werte für nicht messbare Variable, wie die Fahrzeuggeschwindigkeit (v) o. dgl., mindestens eine Bewertungsgröße (w) berechnet wird. Eine verbesserte Simulation wird dadurch erreicht, dass in einem weiteren Simulationsmodell (9) höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet werden und in Überlagerung mit den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße berücksichtigt werden, oder dass in dem Simulationsmodell (15) höherfrequente Änderungen von an sich messbaren Variablen berechnet werden und in Überlagerung mit den tatsächlichen Messwerten bei der Berechnung der Bewertungsgröße (w) berücksichtigt werden.

Fig. 1

A1103/2002

Fig. 1

Irrout



A1103 / 2002

Urtext

Fig. 2

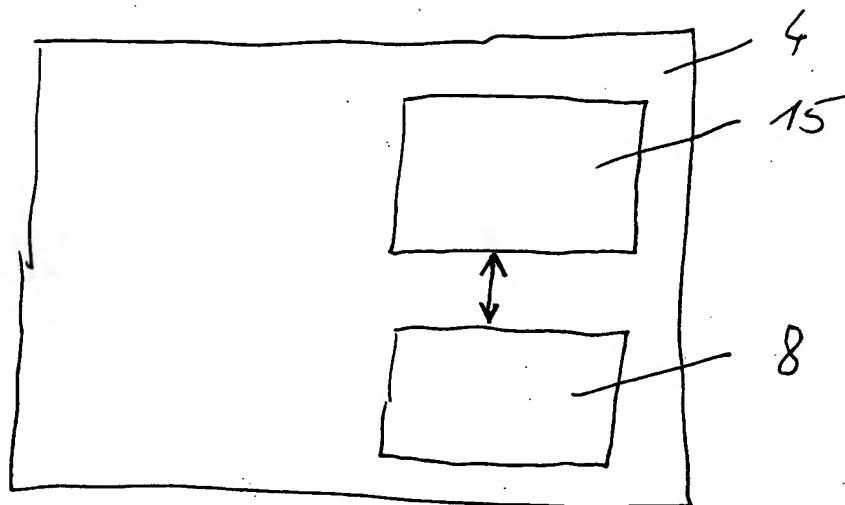


Fig. 3

